

1

DIENST VOOR DE ZEEVISSEN	
24.05.1984	
Dr.	Nr.

S.V. HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

JAARVERSLAG 1983



**KLAAR VOOR EEN NIEUWE
REIS MET EEN GOEDE VERZEKERING !**

Natuurlijk bij HULP IN NOOD

**DE ONDERLINGE DIE MEER RISICO'S
DEKT DAN OM HET EVEN WELKE
ANDERE MAATSCHAPPIJ**

☆ . ☆ ☆

VAAR ZEKER MET EEN POLIS VAN

HULP IN NOOD

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. (059) 32.16.89 — Telex Hunood 81.229

Na 18 uur tel. (059) 70.80.47

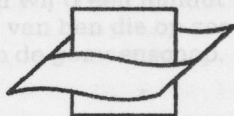
EN... TEGEN VOORDELIJGE VOORWAARDEN

Dames, Mijne Heren,

Vooraleer U een overzicht te geven van de werking van de maatschappij in 1983, is het onze droeve plicht, onze gedachten een ogenblik te laten gaan naar hen die onlangs, met name op 13 januari jl. hun leven op zee lieten voor den brode. Wij vernemen de bemanning van de Z.424 „Zeespaard“ en het ongeluk over boord gaan van een bemanninglid van de Z.548

S.V. HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

In 1983 konden wij o.a. vaststellen dat van de N.710 voor een verzekerde waarde van 2.750.000 fr., waarbij gelukkig geen menselijke levens te betreuren vielen. Niettegenstaande dit totaal verlies, zou 1983 in alle opzichten een gunstig jaar geweest zijn waren daar niet een groot aantal schadegevallen aan darden en aan kunstwerken waarvan de verantwoordelijkheid door ons wel betwist wordt, maar waarvoor wij ons toch verplicht zagen een schadepost te voorzien van méér dan acht miljoen fr. en er moesten op wijzen, dat sommige schippers tegenwoordig zeer onvoorzichtig varen, wanneer zij havens aandoen waar anderzijds de instellingen ook veelal allesbehalve goed onderhouden worden en getuigen van grote nalatigheid of gebrek aan financiële voorzieningen inzake herstellingen door de Staat of de verantwoordelijke

JAARVERSLAG 1983

gaat, hadden er niet wat kunnen vermeden worden door een betere zorg en aandacht vanwege de betrokken schippers en onderhoud door de Openbare Overheid. Samen met het onverantwoord aan de grond lopen van de Z.34 in de haven van Nieuwpoort, die als een Eigen Schade afgehandeld werd en

Dames, Mijne Heren,

Vooraleer U een overzicht te geven van de werking van de maatschappij in 1983, is het onze droeve plicht, onze gedachten een ogenblik te laten gaan naar hen die onlangs, met name op 13 januari jl. hun leven op zee lieten voor den brode. Wij vernoemen de bemanning van de Z.424 „Zeepaard” en het onlangs over boord slaan van een bemanningslid van de Z.548 „Flamingo”. Niemand beter dan wij, beseffen hoe het visje duur betaald wordt, en zij die op zee hun brood verdienen, zulks dubbel en dik waard zijn.

In geen enkel beroep echter heeft men zo 'n enge samenleving en voelt men zo met elkaar mee als in de visserij. Dit gezegd zijnde vragen wij U een minuut stilte in acht te nemen ter nagedachtenis van hen die op zee hun leven veil hadden voor hun familie en de gemeenschap.

*

* *

In 1983 kenden wij een totaal verlies, namelijk dat van de N.710 voor een verzekerde waarde van 2.750.000 fr., waarbij gelukkig geen mensenlevens te betreuren vielen. Niettegenstaande dit totaal verlies, zou 1983 in alle opzichten een gunstig jaar geweest zijn waren daar niet een groot aantal schadegevallen aan derden en aan kunstwerken waarvan de verantwoordelijkheid door ons wel betwist wordt, maar waarvoor wij ons toch verplicht zagen een schadepost te voorzien van méér dan acht miljoen fr. en er moeten op wijzen, dat sommige schippers tegenwoordig zeer onvoorzichtig varen, wanneer zij havens aandoen waar anderzijds de instellingen ook veelal allesbehalve goed onderhouden worden en getuigen van grote nalatigheid of gebrek aan financiële voorzieningen inzake herstellingen door de Staat of de verantwoordelijke stadsdiensten. Onder deze zware schadegevallen waarbij het in de meeste gevallen om schaden van rond het miljoen gaat, hadden er heel wat kunnen vermeden worden door een betere zorg en aandacht vanwege de betrokken schippers en onderhoud door de Openbare Overheid. Samen met het onverantwoord aan de grond lopen van de Z.34 in de haven van Nieuwpoort, die als een Eigen Schade afgehandeld werd en

die de maatschappij, met inbegrip van de berging, 4,8 miljoen fr. heeft gekost, krijgen wij aan partikuliere averijen dit jaar dan ook meer dan 17 miljoen fr., het grootste jaarlijks bedrag uit het 44-jarig bestaan van de maatschappij te boeken. Als het de maatschappij dan toch nog mogelijk zal zijn om aan de Algemene Vergadering voor te stellen een teruggave van 10% op de gestorte premies uit te keren plus daarbij een boni van vijf ten honderd aan diegenen die dit jaar noch schade hebben veroorzaakt noch geleden en waarvoor dus Hulp in Nood in het afgelopen jaar geen enkele geldelijke tussenkomst heeft moeten doen, dan is dit zeker te danken aan de spectaculaire verhoging van de verzekerde waarde van de nieuwe schepen waardoor voor het eerst in de geschiedenis de kaap van de **40 miljoen fr. premie werd overschreden.**

Men heeft ons ook verplicht op strenge wijze een onderscheid te maken tussen slijtage en schaden ten laste van de polis, waarvan sommigen maar al te gemakkelijk misbruik trachten te maken, daar velen dan het verschil niet kennen tussen slijtage, eigen schade en slecht verzekerd zijn. Het is op die wijze en dank zij een oordeelkundige belegging der zo noodzakelijk reserves, dat wij er kunnen toe komen de premies voor nieuwe schepen en voor hen die er zorg voor dragen, zo laag mogelijk te houden, al loopt de verzekerde waarde van sommige schepen al tot 65 miljoen op en straks nog méér.

Het is dus vooral te danken aan de vele nieuwe schepen die voor hun werkelijke bouwkostprijs verzekerd zijn en hierop ook premie betalen, hetgeen wij niet kunnen zeggen van zoveel andere vaartuigen, waarvan er zovelen fel onderverzekerd zijn, dat wij dit overschot te danken hebben.

In speciale gevallen is uw directie verplicht om bij dergelijke, onaanvaardbare onderverzekeringen, bij opgelopen als veroorzaakte schaden, de evenredigheidsregel toe te passen of tot de herschatting van uw schip over te gaan. Uw maatschappij wenst zeker niet dat U zich buitenissig hoog verzekert, maar er moet toch een redelijke, en voor alle leden draagbare aanpassing gebeuren. Velen vergeten trouwens dat, als zij een kleiner premie betalen, hun grote winst, welke zij maken toch voor 60 tot 70% belast wordt, men slecht verzekerd is, en bij de minste schadegevallen deze premie overschrijdt en zijn eigen verzekeraar wordt. Verder zien wij ons verplicht nog eens te herhalen dat, naar aanleiding van grote aanpassings- en verbeteringswerken, zoals het inbouwen van een nieuwe motor en/of nieuwe onderdelen van de motor, een nieuw schroef, lier, bokken, brug, enz... dit aan de maatschappij moet gemeld worden en dat de verzekerde waarde van het vaartuig in dit geval met de betrokken meerwaarde moet ver-

hoogd worden, zo niet wordt bij eventuele averijen waarbij deze nieuwe onderdelen beschadigd worden, slechts op basis van de oude waarde en vetustiteit tussen gekomen.

DE PREMIE-ONTVANGSTEN

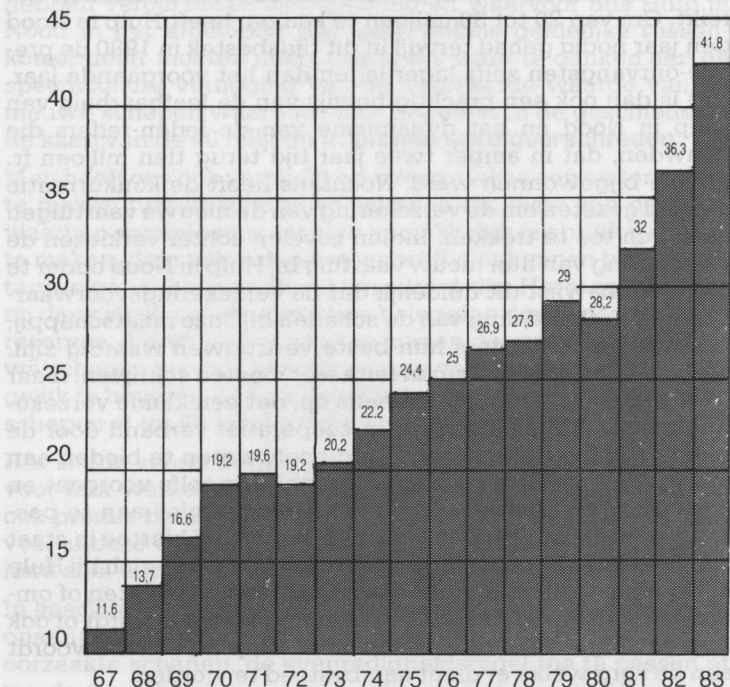
In ons jaarverslag van 1981 onderstreepten wij onze voldoening voor de eerste maal in de geschiedenis van Hulp in Nood, de dertig miljoen fr. aan premie-ontvangsten te hebben bereikt. Om van 20 tot 30 miljoen te komen, heeft Hulp in Nood tien jaar nodig gehad terwijl in dit tijdsbestek in 1980 de premie-ontvangsten zelfs lager lagen dan het voorgaande jaar. Het is dan ook een prachtig bewijs van de leefbaarheid van Hulp in Nood en het dynamisme van de leden-reders die bouwden, dat in amper twee jaar tijd terug tien miljoen fr. premie bijgewonnen werd. Nochtans heeft de konkurrentie niet stil gezeten om de verzekering van de nieuwe vaartuigen naar zich toe te trekken. Indien zovelen echter verkiezen de verzekering van hun nieuw vaartuig bij Hulp in Nood onder te brengen, bewijst dit duidelijk dat de verzekeringsvoorwaarden en de afhandeling van de schaden bij onze maatschappij, nog altijd bij de reders hun beste vertrouwen waardig zijn. Méér zouden wij hierover in feite niet moeten schrijven, maar toch wijzen wij er nog maar eens op, dat een kleine verzekeringsmaatschappij, beheerd in coöperatief verband door de reders zelf, niet alleen het hoofd heeft weten te bieden aan machtige verzekeringsconcerns, maar hen zelfs voorgaat en deze laatste verplicht hun verzekeringspremies aan te passen aan deze van Hulp in Nood, voor zover zij hiertoe in staat zijn. Verder is het een uitgemaakte zaak, dat wie zich bij Hulp in Nood niet verzekert, het doet uit persoonlijke veten of omdat aan hun onrechtvaardige eisen niet voldaan wordt of ook nog geweigerd worden omdat hun schip niet beantwoordt aan de zorg welke er dient aan besteed te worden.

Verleden jaar werd aan onze reders 20 % restorno uitgekeerd. Dit jaar wordt het toch nog altijd 10 % voor diegenen waarvan de schaden de premie niet overtreffen en voor diegenen die geen schadegeval hebben opgelopen, zelfs 15 %. Dat men deze restorno's even in mindering brengt en dan pas zal men zien hoe voordelig uw maatschappij inzake verzekeringstarieven tewerk gaat. Vergeten wij inderdaad niet dat verleden jaar alleen reeds, op een totaal premie-inkomen van 36 miljoen fr., méér dan 7 miljoen fr. aan restorno's voorbehouden werd. Dit jaar zal deze restorno 4.094.414 fr. belopen, niettegenstaande de talrijke zeer zware eigen schaden en schaden aan derden veroorzaakt.

Over de drie havens verdeeld, krijgen wij over de jongste twee jaren volgende cijfers nopens het premie-inkomen:

	1982	%	1983	%
Oostende	8.663.613	23,8	10.788.397	25,8
Zeebrugge	22.207.206	61,1	24.815.448	59,4
Nieuwpoort	5.473.656	15,1	6.175.031	14,8
	<u>36.344.475</u>		<u>41.778.876</u>	

Hieronder de grafiek van de premie-ontvangsten sedert 1967.



In absolute cijfers is het premie-inkomen van de vaartuigen met Zeebrugge als thuishaven het meest verhoogd, namelijk met 2.608.242 fr. tegen 2.125.084 fr. voor Oostende en 701.375 fr. voor Nieuwpoort. Evenredig gezien is Oostende in 1983 echter het meest vooruit gegaan en telt thans 25,8% van het gezamenlijk premie-inkomen tegenover 23,8% in 1982. Anderzijds is, niettegenstaande een meerontvangst voor Nieuwpoort van 701.000 het procentueel aandeel van de Nieuwpoortse haven ten overstaan van de totale vloot toch licht gedaald en wel met 0,3%.

Zeebrugge verloor, over de ganse vloot procentueel bekeken, zelfs 1,7%. Nu kunnen wij echter reeds schrijven dat Zeebrugge in 1984 terug een grote sprong vooruit zal maken en de twee andere havens, zowel in cijfers als in procenten, nog

verder zal voorbij streven, tenzij Oostende, met de drie nieuwe aanwinsten in het vooruitzicht ten belope van 160 miljoen fr., een merkzame verhoging bij brengt. Rekening dient ook gehouden met het feit dat Oostendse reders voor de bouw en uitrusting van een nieuw schip, verenigd zijnde met Zeebrugse of Heistse schippers, het nummer van hun schip op Zeebrugge hebben laten inschrijven. Dit is het geval voor de Z.185.

VERZEKERD EN HERVERZEKERD KAPITAAL

Nadat wij reeds in 1982 honderd miljoen fr. méér verzekerden dan in 1981, vermeerderde dit kapitaal in de loop van 1983 nogmaals met 277 miljoen fr. en dit niettegenstaande wij twee eenheden minder verzekerden. Het is duidelijk dat dit dank zij de nieuwe eenheden is, die thans voor 50 miljoen fr. en meer verzekerd worden. Vernoemen wij in dit verband de Z.46, de Z.48, de O.51, de Z.90 en de Z.185, terwijl de eenheden die voor de maatschappij verloren gingen, hetzij wegens verkoop aan het buitenland, hetzij wegens totaal verlies of uitscheiding van bedrijf, slechts vaartuigen waren met een relatief kleine verzekerde waarde. Dit waren de Z.38, de Z.209, de N.710, de N.551 en de Z.55 die slechts een totale verzekerde waarde van 22.600.000 fr. vertegenwoordigden.

Was 1981 een mijlpaal in de geschiedenis van het verzekerd kapitaal van Hulp in Nood, omdat toen voor het eerst de kaap van de één miljard overschreden werd, dan is het meer dan betekenisvol dat wij slechts twee jaar later reeds de 1,5 miljard verzekerd kapitaal overschrijden. Wij hebben dit in ons jaarverslag van 1982 voorspeld, maar toch dachten wij hiervoor twee jaar nodig te hebben. Ons streven voor 1984 en volgende jaren is nu de 2 miljard kapitaal te halen. Het is duidelijk dat dit slechts kan, dank zij een voortgezette modernisering, de nieuwbouw **en het beter verzekeren van de werkelijke waarde van vele vaartuigen**, waarvan vele nu fel onderverzekerd zijn. Anderzijds komt er van de nieuwbouw, 90% onze rangen vervoegen. Dat vergt zeker niet veel commentaar, maar bewijst duidelijk, dat Hulp in Nood nog altijd meer vertrouwen geniet, niettegenstaande een felle publicitaire campagne van sommigen, maar hierbij de inspanningen van onze twee agentschappen niet vergetend, die zeker het vertrouwen van de leden waard zijn.

Een bijkomende troef voor Hulp in Nood, dank zij het voortdurend stijgen van het verzekerd kapitaal, is een bepaalde prestigewinst op de herverzekeringsmarkt te Londen, samen met een versteviging van onze onderhandelingspositie voor het bekomen van een zo voordelig mogelijke herverzekeringspremie en voorwaarden voor totaal verlies en salvage. Uw beheerraad verliest in dit verband inderdaad niet uit het oog,

dat een vermindering van slechts één centiem van de herverzekeringspremievoet, gelijk komt met een vermindering van de herverzekeringpremie van 150.000 fr. Het is anderzijds niet alleen voldoende dat men veel verzekerd kapitaal naar zich toe trekt. Dat kapitaal moet vooral gezond zijn en men moet deze troeven te Londen, als coöperatieve naar voren kunnen brengen, wat tot op heden steeds is kunnen geschieden.

Wij zijn de overtuiging toegedaan, dat Uw beheerraad hierin niet gefaald heeft en zeker Uw vertrouwen heeft verdiend. Het is tevens het bewijs dat de coöperatieve vorm voor de belangenverdediging van de visserij het nog altijd doet en het alleen doet. Hulp in Nood is in dit verband een unicum in ons land en zelfs in Europa. Het is immers een feit dat in Frankrijk, Nederland, Engeland en Duistland, de coöperatieve verzekeringen hebben gefaald daar de banken of financieringsinstellingen een grote rol spelen bij de verplichte verzekering van vooral nieuwe vaartuigen. In België hebben wij het geluk, dat bij bouw of vernieuwing, niemand verplicht is zich te verzekeren bij maatschappijen welke de N.M.K.N. of financieringsmaatschappijen gewoonlijk aanduiden en dat zij vooral vertrouwen hebben in het streng coöperatief beleid van onze maatschappij.

Hieronder volgen de statistieken van het aantal verzekerde schepen, de ontvangen jaarpremie, het verzekerd en herverzekerd kapitaal met daarbij de verdeling per thuishaven:

VERZEKERD EN HERVERZEKERD KAPITAAL

Jaar	Premies	Vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Herverzekerd kapitaal
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	544.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973	20.198.403	153	679.094.873	623.371.361
1974	22.156.120	165	763.665.880	698.548.736
1975	24.314.716	156	841.904.335	767.275.433
1976	24.918.064	144	832.065.095	759.856.146
1977	25.990.747	135	808.817.220	697.412.820
1978	27.332.730	127	836.715.320	748.675.040
1979	28.976.558	136	881.655.800	811.574.200
1980	28.295.097	132	958.425.550	882.909.950
1981	31.941.035	130	1.134.183.000	1.078.810.350
1982	36.344.475	126	1.235.259.215	1.195.364.412
1983	41.778.876	125	1.512.831.918	1.471.602.018

THUISHAVEN OOSTENDE.

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	44	123.214.000	—
1968	44	126.920.000	—
1969	48	156.117.000	—
1970	53	232.049.200	—
1971	51	235.400.860	—
1972	47	184.384.930	—
1973	42	187.330.353	—
1974	40	176.804.020	—
1975	39	169.897.820	20,34
1976	39	203.664.220	24,48
1977	38	227.328.720	28,10
1978	42	291.142.420	34,79
1979	44	274.750.700	31,16
1980	36	184.698.600	19,27
1981	37	264.171.000	23,29
1982	36	248.539.000	20,12
1983	41	318.939.000	21,10

Het aantal vaartuigen met Oostende als thuishaven is gevoelig gestegen, maar het gaat hier dan wel overwegend om kleinere eenheden, die als kustvisserstvaartuigen van een andere haven komen, zoals de O.500 (Z.500), de O.470 (N.470), de O.473 (Z.473) maar toch ook een moderne, nieuwe eenheid, met name de O.51 voor een verzekerde waarde van 47 miljoen en de O.108, de vroegere O.168. Al met al verhoogde het verzekerd kapitaal van Oostende met iets meer dan 70 miljoen fr. Hiermede overschreed Oostende de kaap van de 300 miljoen en verhoogde het procentueel aandeel lichtjes van 20 tot 21 % in de totale vloot.

Een enige gelegenheid voor Oostende om het verzekerd kapitaal op te voeren is ondertussen voorbij gegaan, daar reder Frans Vanderveen voor zijn nieuwe eenheid met een verzekerde waarde van 62 miljoen, Zeebrugge als thuishaven heeft gekozen, niettegenstaande de zetel van de maatschappij te Oostende is gevestigd. In 1970 en 1971 lag Oostende nochtans behoorlijk tegenover Zeebrugge met slechts 60 miljoen in het voordeel van deze laatstvernoemde haven, maar nadien ging het met Oostende steil bergaf om in 1980 een dieptepunt te bereiken met slechts 184 miljoen, hetgeen intussen echter tot 319 miljoen opgeklommen is en in 1984, 500 miljoen zal bereiken.

THUISHAVEN ZEEBRUGGE

Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	95	243.285.240	—
1968	87	269.487.000	—
1969	92	301.418.000	—
1970	84	297.174.940	—
1971	88	296.743.360	—
1972	83	335.279.130	—
1973	75	362.199.870	—
1974	86	421.262.810	—
1975	82	481.127.895	57,60
1976	75	462.414.055	55,57
1977	69	414.023.380	51,20
1978	59	377.947.900	45,17
1979	64	426.636.600	48,39
1980	61	622.903.350	64,99
1981	67	726.976.500	64,10
1982	62	824.930.000	66,78
1983	59	1.035.223.918	68,42

Nummer één van onze Belgische vissershavens, zowel wat het aantal vaartuigen, de verzekerde waarde als de vernieuwing van de vloot betreft, is ontegensprekelijk Zeebrugge. Alhoewel met drie eenheden minder dan vorig jaar, wordt 21 miljoen fr. méér verzekerd en heeft Zeebrugge het miljard aan verzekerd kapitaal overschreden. Vier jaar terug, in 1979, was dit nog slechts 426 miljoen fr. Het is dus werkelijk fenomenaal welke weg onze haven uit de Oosthoek in deze periode heeft afgelegd en praktisch voor zich alleen de nieuwbouw heeft gemonopoliseerd, ook al heeft zij hierbij een klein steuntje gekregen van de Z.185 en van de vaartuigen der reders waarvan de voornaamste medebeheerders de firma Kamiel Versluys van Bredene mag genoemd worden.

De drie eenheden die Zeebrugge verloor, is het gevolg van het overgaan van enkele kleine eenheden, nl. de Z.473, de Z.472 en de Z.500, het weigeren de Z.55 nog te verzekeren, de verkoop van de Z.38 naar het buitenland en het totaal verlies van de Z.209, evenals het veranderen van thuishaven van de Z.128 die naar Oostende overging. Verleden jaar schreven wij in ons verslag, dat het ons niet zou verbazen, moest Zeebrugge eerlang het miljard aan verzekerd kapitaal halen. Het is reeds in 1983 gebeurd.

Wij stellen ons dan ook vragen in verband met het dynamisme dat Zeebrugge bezielt, in vergelijking met het achterblijven door Oostende en Nieuwpoort, die nochtans in de loop van de jaren twintig met de opkomst van de motoren zoveel echte vissersversterking kregen uit de uiterste Westhoek, zoals Adinkerke, De Panne, Koksijde, enz... terwijl anderzijds beide betrokken havens eveneens op een eeuwenlange visserijtraditie kunnen bogen.

De redenen zijn evenwel niet ver te zoeken wanneer men vaststelt, dat de Belgische vissersvloot meer en meer als familiaal bedrijf uitgebaat wordt in plaats van door grote maatschappijen en grote rederijen beheerd te worden.

Te Zeebrugge en Heist worden de bedrijven door reders-vissers gerund met veel kinderen. Deze kinderen volgen de weg van vader op zoon wat niet kan gezegd worden van Oostende en zelfs niet van Nieuwpoort, waar men zich al te gemakkelijk door andere bedrijven laat aantrekken en jonge vrouwen het vissersleven niet wensen te zien bedrijven op ogenblikken weliswaar, waar met veel kleiner verdiensten op mail- en loodsbotten, zonder van de toeristische bedrijven te spreken, men een zakelijk en huiselijk leven de voorkeur heeft.

THUISHAVEN NIEUWPOORT

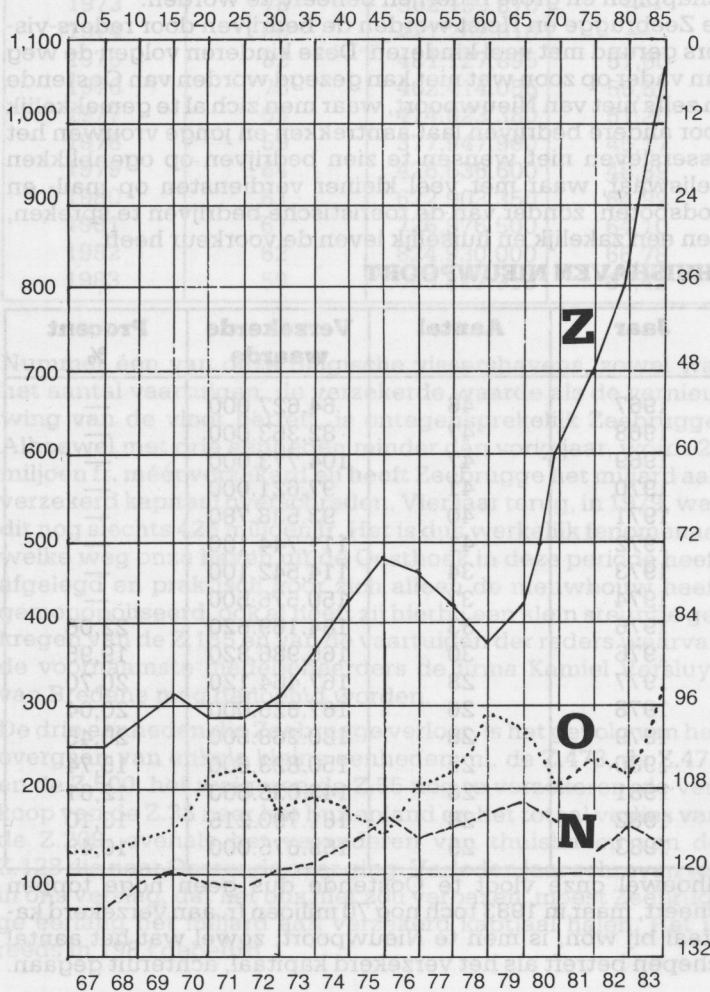
Jaar	Aantal	Verzekerde waarde	Procent %
1967	46	64.627.000	—
1968	47	82.353.000	—
1969	47	104.773.000	—
1970	41	97.621.000	—
1971	40	93.538.780	—
1972	41	111.744.180	—
1973	34	114.542.100	—
1974	37	150.576.500	—
1975	33	184.169.520	22,06
1976	30	165.986.820	19,95
1977	28	167.464.120	20,70
1978	26	167.625.000	20,04
1979	28	180.268.500	20,45
1980	25	150.823.600	15,74
1981	26	143.035.500	12,61
1982	28	161.790.215	13,10
1983	25	158.675.000	10,48

Alhoewel onze vloot te Oostende dus geen hoge toppen scheert, maar in 1983 toch nog 70 miljoen fr. aan verzekerd kapitaal bij won, is men te Nieuwpoort, zowel wat het aantal schepen betreft als het verzekerd kapitaal, achteruit gegaan.

Er wordt 3 miljoen minder verzekerd en er gaan 5 eenheden verloren, zoals de N.470 (thans O.470), de N.551, mede het totaal verlies van de N.710 en het weigeren de N.579 verder te verzekeren. Gelukkig bleef het verlies voor Nieuwpoort beperkt door het terug aansluiten van de N.40 en de N.41, zodat het aantal verloren eenheden beperkt bleef tot drie.

Om een duidelijker overzicht te geven van de stand van het verzekerd kapitaal, geven wij hieronder de grafiek der verzekerde kapitalen voor de drie havens:

GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN VOOR DE DRIE HAVENS IN MILJOENEN



Aan de hand van deze curve zien wij dat het absoluut dieptepunt voor Oostende het jaar 1975 was, toen deze eertijds belangrijke vissershaven, zelfs in dit jaar door het kleine Nieuwpoort werd voorbijgestoken. Voor Zeebrugge kwam het dieptepunt in 1979, waarna de Oosthaven echter een steile, niet aflatende opgang heeft gekend, die zich zelfs nu nog doorzet. Een hoogtepunt kende Nieuwpoort in 1971 waarna het langzaam maar gestadig achteruit ging met een absoluut dieptepunt in 1981 (het verlies voor twee jaren van de N.40 en de N.41 aan Zeebrugge). Te Nieuwpoort worden de vissersvaartuigen te oud en niet vernieuwd, terwijl er geen of weinig belangstelling uitgaat van de jeugd.

EVOLUTIE OUDERDOM VLOOT

Met de hieronderstaande tabel stellen wij vast, dat ook in de loop van 1983 de verjonging van de vloot van Hulp in Nood zich verder heeft doorgezet.

Evolutie van de vaartuigen van 0 tot 5 jaar

Jaar	Totaal kapitaal	Van 0 tot 5 jr.	% van de vloot
1962	297.087.000	27.000.000	9
1963	309.921.902	76.400.000	24
1964	398.310.600	124.300.000	31
1965	386.469.327	168.500.000	43
1966	398.304.620	178.000.000	46
1967	431.126.240	212.850.000	49
1968	478.760.000	248.770.000	52
1969	562.576.000	270.795.000	48
1970	626.845.140	238.450.000	38
begin 1980	810.000.000	50.000.000	6,13
eind 1980	958.425.550	194.000.000	20,25
1981	1.134.183.000	322.133.500	28,42
1982	1.235.259.215	518.687.000	42,00
1983	1.512.837.918	784.000.000	51,82

Is de verjonging van de vloot niet zo spectaculair meer als in 1982, dan kunnen wij nu reeds zeggen, dat zij zich ook in 1984 verder zal doorzetten. In de historiek van Hulp in Nood hebben wij twee dieptepunten gekend, met name in 1962, toen er SLECHTS 27 MILJOEN kapitaal in vaartuigen van 0 tot 5 jaar geïnvesteerd werd op een totaal van 300 miljoen en begin 1980, toen wij op een verzekerd kapitaal van 800 miljoen, nog slechts 50 MILJOEN in deze categorie telden.

Dit was niet alleen het geval voor de vloot van Hulp in Nood maar ook voor de ganse vissersvloot. Werd in 1962 de alarm-

klok geluid, ook in 1979/1980 werden door Uw beheerraad stappen aangewend en veel tussenkomsten gedaan bij de bevoegde ministeries om de nieuwbouw te stimuleren.

Verscheidene initiatieven, door de ministeries genomen, zaten rond die tijd het licht, zoals de V.O.Z.O.R.-kapitalen omgezet voor wat de visserij betreft in premies voor jonge vissers, de provinciale premie ten bedrage van 2,5 miljoen maximum per schip en het opvoeren van de scheepskredieten door de N.M.K.N. tot 80% aan een goedkope interest, zonder te spreken van het scheepskrediet door Hulp in Nood verstrekt tot 2,5 miljoen aan een zeer goedkope interestvoet.

Eind 1980 was de verhouding van het verzekerd kapitaal in de categorie van 0 tot 5 jaar reeds gestegen tot 20%. In 1981 werd het 28% om tenslotte in 1982 de grootste evolutie te kennen en te stijgen tot 42%. Eind 1983 werd het 45,60%.

Niettegenstaande Hulp in Nood voor 1984 nog een drietal aansluitingen van nieuwe schepen verwacht, zal het echter zeer moeilijk gaan om het procent in de categorie schepen van 0 tot 5 jaar te zien stijgen omdat nieuw gebouwde vaartuigen in het jaar 1980 de volle ouderdom van 5 jaar zullen bereiken hebben en hierdoor de categorie van vaartuigen van 6 tot 10 jaar zullen vervoegen, hetgeen natuurlijk een verzwakking voor de eerste categorie zal betekenen daar de nieuwbouw op onze, daarvoor meest gebruikte scheepswerven niet kan volgen, aannemend dat een werf maximum twee vaartuigen per jaar kan afleveren.

Wij mogen dus wel besluiten, dat het zeer moeilijk zal worden om het aandeel van de jongste schepen nog te zien verhogen. Wij zouden alleen dienen te zorgen dat dit aandeel, door een voortdurende en regelmatige vernieuwing, niet vermindert zoals dit vanaf 1970 tot 1980 het geval was.

Het is net daarom, dat de statistiek over de evolutie van de vloot, in categorieën onderverdeeld, zoals wij deze naar voren brengen, van zeer groot belang is. Het is terzelfdertijd een tijdmeter en een alarmklok want nog ruim 40% van onze vloot heeft een ouderdom van 20 jaar en meer.

Hieronder geven wij de statistiek van de nieuwbouw van de vaartuigen, verzekerd bij Hulp in Nood en ingedeeld volgens categorieën van ouderdom:

VAARTUIGEN VAN 0 TOT 5 JAAR IN MILJOENEN

	Aantal		Verzekerd kapitaal		ten %	
			in miljoenen			
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Oostende	1	2	47	94	3,81	6,20
Zeebrugge	12	16	471	690	38,19	45,60
Nieuwpoort	—	—	—	—	—	—
	13	18	518	784	42,00	51,80

Wat de vaartuigen van 0 tot 5 jaar betreft, is het aandeel uitgegroeid tot 51,80%, omzeggens even veel als het topjaar 1968 toen het 52% bereikte. Als er thans nog regelmatig aan jaarlijkse nieuwbouw zou kunnen gedaan worden zodanig, dat het aandeel van de vaartuigen van de categorie van 0 tot 5 jaar rond de 40% zou kunnen blijven schommelen, in acht nemend dat er nu van af, bepaalde nieuwbouw van 1980 zal overgaan naar de categorie van 6 tot 10 jaar, dan zou men zeker wel mogen gewagen van een gezonde vloot. Of deze 40% aan nieuwbouw binnen enkele jaren nog wel zal kunnen gehandhaafd worden, is evenwel zeer twijfelachtig en hangt vooral af van de E.E.G.-maatregelen inzake kwota, territoriale wateren, de soort visserijmaterialen, de tussenkomst van de F.E.O.G.A. bij nieuwbouw die zullen toegepast worden maar welke op het huidige ogenblik allesbehalve veelvuldig kunnen genoemd worden.

VAARTUIGEN VAN 6 TOT 10 JAAR

	Aantal		Verzekerd kapitaal in miljoenen		ten %	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Oostende	1	2	30	32,9	2,43	2,16
Zeebrugge	7	3	124,5	62,8	10,07	4,14
Nieuwpoort	4	2	60	42,3	4,88	2,80
	12	7	214,5	138,0	17,38	9,10

De categorie van de tamelijk recente schepen, namelijk van 6 tot 10 jaar, is gevoelig verminderd, zowel in aantal als in kapitaal. Dat beduidt dus dat, ten overstaan van 1982, heel wat vaartuigen het elfde jaar bereikt hebben. Ook de schepen van 6 tot 10 jaar behoren eigenlijk nog tot de gezonde groep van de vloot. Samen bedroegen de vaartuigen van 0 tot 10 jaar, in 1982 bijna 60% tegenover 61% in 1983. Dus bijna op een gelijk niveau, als gevolg van het feit, dat de tweede categorie vaartuigen in 1982 nog een aandeel van 17,38% uitmaakte tegenover slechts 9,12% in 1983.

VAARTUIGEN VAN 11 TOT 20 JAAR

	Aantal		Verzekerde waarde in miljoenen		ten %	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Oostende	19	16	131	119,3	10,60	7,90
Zeebrugge	19	25	200	225,8	16,20	14,90
Nieuwpoort	13	13	71,6	88,5	5,80	5,70
	51	54	402,6	433,6	32,60	28,50

De vaartuigen behorende tot de klasse van 11 tot 20 jaar, maken bijna 29 % uit van de totale verzekerde vloot van Hulp in Nood. Er is natuurlijk voor deze categorie een groot verschil tussen een vaartuig van 11 jaar en een van 20 jaar maar toch is het van die categorie dat in feite het initiatief voor nieuwbouw zou moeten uitgaan of waar de reders de kans lopen geconfronteerd te worden met een noodzakelijke modernisering of de inbouw van een nieuwe motor. In deze categorie van 43 % was het aantal vaartuigen slechts 29 % als aandeel in het verzekerd kapitaal, wat aanduidt dat er hier reeds een bepaalde onderverzekering is.

VAARTUIGEN VAN 21 TOT 30 JAAR

	Aantal		Verzekerd kapitaal in miljoenen		ten %	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Oostende	9	15	33,7	65,9	2,70	4,40
Zeebrugge	9	11	25,8	51,8	2,10	3,40
Nieuwpoort	9	8	28,3	26,3	2,30	1,90
	27	34	87,8	144,0	7,10	9,70

Toch zijn nog altijd 34 vaartuigen van deze categorie bij Hulp in Nood verzekerd hetzij, wat het aantal betreft, 27,2 % maar wat het verzekerd kapitaal betreft, slechts 6,6 %. Dit is meer dan een vierde van de vloot in aantal en slechts 6,6 % van het verzekerd kapitaal. Het duidt tevens op een gevoelige onderverzekering van de vaartuigen van deze categorie. Het is natuurlijk een categorie vaartuigen waar men meer dan ooit zou moeten denken aan vervanging door nieuwbouw.

VAARTUIGEN VAN MEER DAN 30 JAAR

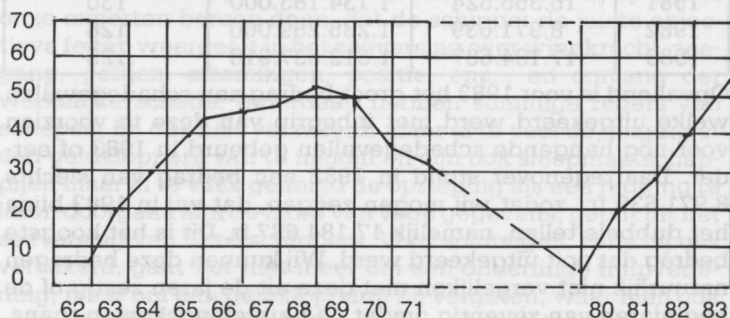
	Aantal		Verzekerd kapitaal in miljoenen		ten %	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Oostende	6	6	6,8	6,8	0,55	0,50
Zeebrugge	2	3	2,9	4,8	0,23	0,30
Nieuwpoort	2	2	1,6	1,6	0,13	0,10
	10	11	11,3	13,2	0,91	0,90

In de categorie van meer dan 30 jaar tellen wij slechts 11 eenheden voor een gezamenlijke waarde van 13,2 miljoen, hetzij een gemiddelde verzekerde waarde per eenheid van 1,2 miljoen fr. (!). De gemiddelde ouderdom van deze vaartuigen is 42 jaar wat de romp betreft en 20 jaar inzake de motor. De oudste romp is 53 jaar oud en de oudste motor 34 jaar. Meer commentaar hoeft hier beslist niet gegeven. Het gaat hier

meestal om garnaalvisserstvaartuigen, waarvan de modernisering zeer traag geschiedt en waar men te veel terugschrikt voor de prijs bij de nieuwbouw te betalen, denkend dat men het economisch niet zal halen.

Met het oog hierop werden thans door de regering zeer nuttige maatregelen genomen en wordt bij nieuwbouw deze categorie vaartuigen, fel aangemoedigd door ze voorrang te verlenen bij de F.E.O.G.A.-premie maar moeten zij ook slechts over 10 % eigen middelen beschikken en krijgen zij 90 % kredieten, waarvan 80 % over 15 jaar verspreid en 10 % bij het bekomen van de F.E.O.G.A. dient gestort, zodat in feite met de provinciale premie, 35 % tussenkomst kosteloos wordt verschaft en men slechts over 5 % eigen kapitaal hoeft te beschikken.

VAARTUIGEN VAN 0 TOT 5 JAAR PROCENTUEEL AANDEEL IN TOTAAL VERZEKERD KAPITAAL



Zoals de grafiek ons leert, zijn wij thans terug op het niveau van 1968 gekomen, namelijk 52 % van het verzekerd kapitaal. In 1968 ging het toen echter om een totale verzekerde vlootwaarde van 478,7 miljoen fr. en thans over 1,512 miljard fr., hetzij 3,2 maal zo veel

PARTIKULIERE AVERIJEN

Hierna geven wij de schadestatistiek der partikuliere averijen weer:

Jaar	Schade- bedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.664.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135
1978	12.804.983	836.715.320	127
1979	7.574.162	881.655.800	136
1980	9.941.584	958.425.550	132
1981	15.355.524	1.134.183.000	130
1982	8.971.639	1.235.259.000	126
1983	17.184.687	1.512.837.918	125

Opvallend is voor 1983 het groot bedrag aan schadegevallen welke uitgekeerd werd met inbegrip van deze te voorzien voor nog hangende schadegevallen gebeurd in 1983 of eerder. Daartegenover stond in 1982 een bedrag van slechts 8.971.639 fr., zodat wij mogen zeggen, dat wij in 1983 bijna het dubbele tellen, namelijk 17.184.687 fr. Dit is het hoogste bedrag dat ooit uitgekeerd werd. Wij kunnen deze bedragen natuurlijk niet vergelijken met deze uit de jaren zestig of de beginjaren van zeventig omdat de herstellingskosten thans, gekoppeld aan de index, heel wat hoger liggen, maar toch is het een uitzonderlijk hoog bedrag. In dit bedrag zitten verscheidene gevallen van méér dan 1 miljoen, vooral het gevolg van zware motorschaden. Ook het vastlopen van de Z.34, die als Eigen Schade behandeld werd, kostte de maatschappij meer dan drie miljoen, terwijl de redding van het vaartuig via tussenkomst van een bergingsmaatschappij nog eens twee miljoen vergde. In 1981 was het eveneens een rampjaar wat de partikuliere averijen betrof, met 15,3 miljoen uitgekeerde schaden. Dit had toen reeds voor gevolg, dat we een licht verlies leden, zodat geen restorno's aan de leden konden uitgekeerd worden. Niettegenstaande de meer dan 17 miljoen fr. partikuliere averijen in 1983, heeft een wijs financieel beleid van Uw beheerraad toegelaten aan de Algemene Vergade-

ring te kunnen voorstellen, 10% restorno's te verlenen aan alle leden waarvan de schaden de premie niet overtreffen en daarenboven aan diegenen die geen schaden leden en waarvoor de maatschappij dus geldelijk niet is moeten tussen komen, nog een bijkomende teruggave van 5%. Onze jarenlange ervaring leert ons in ieder geval, dat het noodzakelijk is een strenge toepassing van de polis te volgen opdat de schadegevallen niet uit de hand zouden lopen, vooral wat de ouderdomssleet en de vervanging van oud tot nieuw betreffen. Dat het voor onze experts een ondankbaar werk uitmaakt, is een feit. Gelukkig mag het echter genoemd, dat het toezicht door de Zeevaartinspectie meer en meer effectief is en in grote mate tot een ernstige controle omtrent de zeevaardigheid van de schepen bijdraagt.

In verband met de opslepingen stellen wij anderzijds vast, dat de schippers altijd de omstandigheden die hiertoe geleid hebben in hun zeeverslag nodeloos overdrijven en zelfs aandikken, om aldus beter te laten uitschijnen, dat zij in gevaar verkeerden en een opsleping dringend nodig was. Het is duidelijk wanneer men moet opgesleept worden, dat dit moet gebeuren, maar wij dringen er op aan, wanneer zij op ons of onze experts beroep doen, dat de schipper de juiste objectieve feiten weergeeft in het zeeverslag over windkracht, zee-gang, getijden, stromingen, positie, enz... en omvang der werkelijke schade. Inderdaad hebben sommige reders van schepen, bij ons niet verzekerd, maar al te veel de neiging er een geldklopperij van te maken en zijn ook sleepmaatschappijen maar al te vaak geneigd de opsleping als een redding te laten doorgaan aan de hand van vage gegevens, geput uit het zeeverslag van onze schippers. Voor sommigen, zelfs bij ons verzekerd, gaat het niet meer om een onderlinge hulpverlening, maar om een geldklopperij. Zij vergeten, waar men ook verzekerd is, dit tenslotte ten eigen nadele valt, gezien automatisch, premies het jaar daarop worden verhoogd. De coöperatieve gedachte bestaat bij sommigen nog slechts voor zover hun persoon, maar niet de gemeenschap der vennoten er belang bij heeft.

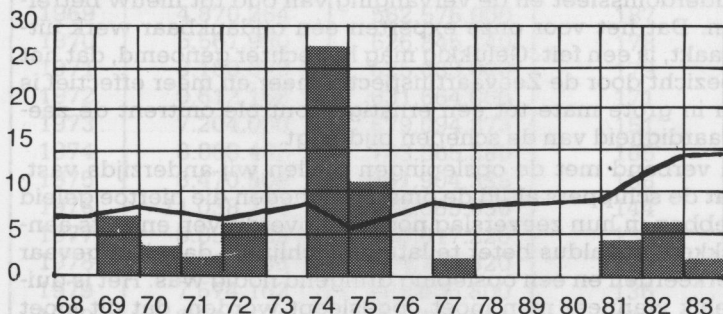
TOTALE VERLIEZEN

Ook in 1983 telden wij een totaal verlies, met name de N.710, bij totaal verlies verzekerd voor 1.650.000 fr. waarin wij herverzekerd waren maar voor eigen risico dienden tussen te komen voor 186.945 fr. omdat wij niet voor het volledig bedrag bij totaal verlies herverzekerd zijn maar een eigen aandeel in dit risico opnemen van 11,33% welke op de herverzekeringsmarkt een groot vertrouwen schept in het beleid van de maatschappij. Toch is Uw beheerraad van oordeel, voor zover als

mogelijk, de volledige vloot van Hulp in Nood aan 100 % te laten herverzekeren. Inderdaad, wanneer men vaartuigen verzekert met een waarde van 62 miljoen en straks zelfs voor 75 miljoen, dan zou de eigen tussenkomst bij een eventueel totaal verlies van dergelijk vaartuig toch 8 miljoen bedragen.

Hieronder volgt de grafiek der totale verliezen sinds 1968:

GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN EN HERVERZEKERINGSPREMIES SEDERT 1968



Zoals wij kunnen vaststellen, komen wij voor 1983 wat de totale verliezen betreft met een gunstige statistiek naar voren. Jammer genoeg is het jaar 1984 niet onder een gelukkig gesternte gestart met het zo jammerlijk vergaan van de Z.424 voor een verzekerde waarde van 7 miljoen fr. bij totaal verlies, in omstandigheden door elkeen gekend. Maar dat zijn nu eenmaal de gevaren aan scheepsverzekeringen verbonden.

SCHEEPSKREDIETEN

In 1983 werd opnieuw een aanzienlijk bedrag aan scheepskredieten uitgereikt. Het gaat hier om vier eenheden, waarvan drie voor Zeebrugge en een voor Oostende voor een totaal bedrag van 8,5 miljoen fr. aan de Z.48, de Z.121, de Z.185 en de O.137. In totaal besteedde de maatschappij hierdoor 96.260.000 fr. uit aan zeer goedkope leningen, welke thans een interest van 5 % opbrengen en waarvan de geleende kapitalen gaande tot 2,5 miljoen fr. per vaartuig, in vijf jaar terug te betalen zijn.

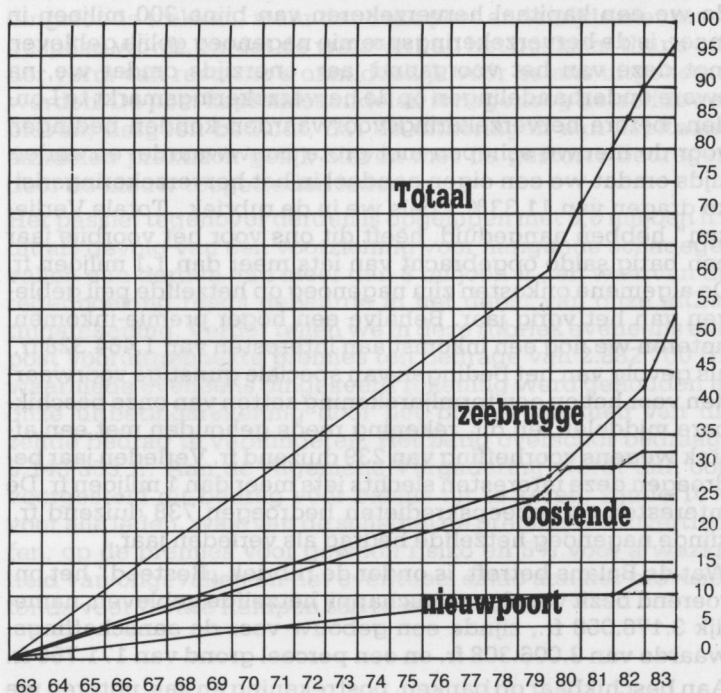
Per thuishaven werden aldus in de jongste drie jaar volgende bedragen besteed:

	1981	1982	1983
Oostende	30.625.000	31.225.000	31.225.000
Zeebrugge	37.750.000	44.400.000	52.900.000
Nieuwpoort	10.135.000	12.135.000	12.135.000
	78.510.000	87.760.000	96.260.000

Voor 1983 heeft de uitkering van scheepskredieten zich hoofdzakelijk beperkt tot de haven van Zeebrugge omdat natuurlijk de meeste van de nieuwgebouwde vaartuigen voor Zeebrugge bestemd waren. Voor 1984 verwachten wij echter ook twee nieuwe treilers voor Oostende.

Aan de hand van de hieronderstaande grafiek kan men goed vaststellen, dat Zeebrugge zich verder duidelijk los trekt van de twee andere havens inzake het opnemen van scheepskredieten, dank zij de vele nieuwe eenheden die voor Zeebrugge gebouwd worden:

SCHEEPSKREDIETEN IN MILJOENEN



UITBATINGSREKENING EN BALANS

Niettegenstaande het uitzonderlijk hoog bedrag aan schadegevallen die voor 1983 ten laste van onze uitbatingsrekening vallen, is er toch nog een batig overschot van meer dan 5 miljoen fr., dat aan de Algemene Vergadering zal voorgesteld worden voor uitkering vóór balans van 4.094.414 fr., zijnde 10% van de premies voor gewoon vaartrisiko. Verder volgens de polisvoorwaarden, een teruggave ten bedrage van

1.001.900 fr., zijnde 5 % voor die leden die over het jaar 1983 geen schadegevallen opgelopen hebben waarvoor de maatschappij geldelijk is moeten tussenkomen. Het saldo 44.888 fr. zijnde het batig overschot wordt voorgesteld overgedragen te worden op het jaar 1984.

Het is duidelijk, gezien de vele schadegevallen, dat deze uitkering slechts mogelijk is geworden, dank zij het verhoogd premie-inkomen in 1983, namelijk 41.778.876 fr. tegen slechts 36.344.475 fr. het voorgaand jaar, hetzij 4,4 miljoen fr. in meer. Dit verhoogd inkomen, danken wij aan de vele nieuwbouw waarbij de vaartuigen op hun nieuwbouwwaarde verzekerd zijn en op deze volle waarde premie betalen. Niettegenstaande we een kapitaal herverzekeren van bijna 300 miljoen in meer, is de herverzekeringspremie nagenoeg gelijk gebleven met deze van het voorgaand jaar, enerzijds omdat we, na zware onderhandelingen op de herverzekeringsmarkt te Londen, betere herverzekeringsvoorwaarden konden bedingen voor de nieuwe schepen met grote bouwwaarde, en anderzijds omdat we een eigen aandeel in het herverzekeringsrisiko dragen van 11,33 %. Zoals we in de rubriek „Totale Verliezen” hebben aangeduid, heeft dit ons voor het voorbije jaar een batig saldo opgebracht van iets meer dan 1,1 miljoen fr. De algemene onkosten zijn nagenoeg op hetzelfde peil gebleven van het vorig jaar. Behalve een hoger premie-inkomen, noteren we nog een inkomst aan interesten van 1.464.328 fr., als gevolg van het bedingen van speciale gunstige voorwaarden voor het op een termijnrekening zetten van onze beschikbare middelen, en dit, rekening reeds gehouden met een aftrek wegens voorheffing van 239 duizend fr. Verleden jaar bedroegen deze interesten slechts iets meer dan 1 miljoen fr. De interesten op scheepskredieten bedroegen 738 duizend fr., zijnde nagenoeg hetzelfde bedrag als verleden jaar.

Wat de Balans betreft, is onder de rubriek „Besteed” het onroerend bezit van de maatschappij hetzelfde gebleven, namelijk 3.178.058 fr., zijnde een gebouw voor de aanschaffingswaarde van 3.006.308 fr. en een perceel grond van 171.750 fr.

Aan beschikbaar op banken, postrekening en kas, noteren we 12.944.438 fr., hetzij 2.634.000 fr. meer dan het voorgaande jaar. In het „Verwezenlijkbaar”, is de post leningen met 1,6 miljoen fr. toegenomen, door een tijdelijk hogere kredietstelling ten behoeve van de zustermaatschappij SCAP voor het helpen financieren van de uitbouw van de werfakkomodaties, lening welke ondertussen volledig is terugbetaald. De post scheepskredieten is met 2.740 miljoen fr. opgelopen vanwege het toekennen van 4 nieuwe scheepskredieten ten bedrage van 8,5 miljoen, terwijl de terugbetalingen slechts 5,760 mil-

joen fr. totaliseerden. Verder dienen we nog te wijzen op een post kasbons, die we, als verzekeringsmaatschappij verplicht werden bij de Staat te onderschrijven. Deze post beloopt 670.106 fr. Delen we nog mede dat de Staat slechts 8% interesten toekent, waarop dan nog de voorheffing in mindering komt.

In het Passief, is de post Provisiefonds voor zware rampen, met bijna 1,4 miljoen fr. opgevoerd, zijnde een aandeel in de winst van de maatschappij over het jaar 1982. Het voorbehoudingsfonds van de leden verminderde daarentegen met bijna 2 miljoen en bedraagt thans 5.236.960 fr. Dit komt door het feit, dat uitscheidende leden hun aandeel in dit voorbehoudingsfonds trekken, maar dat deze post anderzijds niet meer gespijsd wordt, omdat de winsten van het boekjaar thans onder vorm van restorno's onmiddellijk vóór balans uitgekeerd worden. De post kapitaalsaandelen is nagenoeg hetzelfde gebleven, hetgeen beduidt, dat de uitkeringen aan kapitaalsaandelen praktisch gelijk bleven met de gestorte bedragen door de nieuw togetreden leden.

Het passief tegenover derden is opgelopen met 9,6 miljoen fr., dit als gevolg van een voorziening voor hangende schadegevallen aan derden van meer dan 8 miljoen fr., en waarvan de tegenboeking reeds gebeurde in het debet van onze uitbatingsrekening. Verder tellen we in deze rubriek eveneens een post vooruitgeboekte premies ten bedrage van 2.882.700 fr., waarmede eveneens omgekeerd rekening werd gehouden in onze uitbatingsrekening door het premie-inkomen van dit zelfde bedrag te verminderen. Het batig overschot bedraagt 5.143.353 fr. Aan de Algemene Vergadering wordt dan ook voorgesteld dit bedrag vóór balans uit te keren, zijnde 10% voor alle leden, waarvan de schaden de premies niet overtroffen, op de premies voor gewoon risico en 5% voor afwezigheid van ongevallen en het eventueel saldo aan het provisiefonds voor Zware Rampen toe te vertrouwen.

BALANS 1983

I. AKTIEF

A. Besteed

1) onroerend		
a) gronden	171.750	
b) gebouwen	3.006.308	3.178.058
	<hr/>	
2) mob. / getuig	1.579.101	
amortisaties	— 1.506.247	72.854
	<hr/>	
3) waarborgen		8.900
		<hr/>

B. Beschikbaar

1) banken	12.927.707	
2) postrekening	2.713	
3) kas	14.018	12.944.438
	<hr/>	

C. Verwezenlijkbaar

1) diverse leningen	15.272.750	
2) scheepskredieten	17.911.684	
3) debiteuren	454.887	
4) te innen premies	1.195.392	
5) kasbons	670.106	35.504.819
	<hr/>	
		51.709.069
		<hr/>

II. PASSIEF

A. Tegenover haarzelf

1) provisiefonds	27.407.471	
2) reserves	41.411	27.448.882
	<hr/>	

B. Tegenover de leden

1) kapitaalaandelen	113.795	
2) voorbehoudingsfonds	5.123.165	5.236.960
	<hr/>	

C. Tegenover derden

1) cheques in omloop	1.883.276	
2) lopende averijen	8.171.809	
3) krediteuren	840.279	
4) Chandler premies	46.307	
5) vooruit geboekte		
premies	2.882.700	
6) vooruit geboekte taks	57.654	13.882.025
	<hr/>	

D. Restorno's

a) algemene	4.094.414	
b) bijzondere	1.001.900	5.096.314
	<hr/>	

E. Overschot

44.888

51.709.069

BESLUIT

Als wij er in 1983 nog toe gekomen zijn, een overschot te kunnen uitkeren welke tien a vijftien ten honderd bedraagt, naargelang de schadegevallen, dan is het een feit, dat dit veel groter had kunnen zijn, moesten wij dit jaar niet af te rekenen gehad hebben met zeer zware motorschaden en het ongeval van de Z.34 welke ons op een onverantwoorde wijze ten laste is gevallen en dat alleen al aan de maatschappij 4.775.000 fr. heeft gekost waar normaal dit niet had moeten gebeuren.

Anderzijds dient vooral de aandacht gevestigd op het toenemend aantal schadegevallen met zeil- en andere jachten, met schadegevallen door schippers in vreemde havens veroorzaakt waar sommigen maar al te lichtzinnig en zonder onmiddellijke voorlichting, herstellingen laten uitvoeren, kosten laten aanrekenen, commissielonen uitbetalen zonder zich te bekommeren om het feit, dat het de reder is welke daarvoor ter verantwoording wordt geroepen. Bij dergelijke schadegevallen zijn onze experts steeds ter beschikking. Voor opslelingen zijn onze bedienden steeds gereed om inlichtingen te geven. Aan elke reder wordt niet alleen een polis ter hand gesteld maar ook onderrichtingen gegeven welke in het stuurhuis dienen uitgehangen te worden maar waarvan wij nochtans vaststellen, dat weinigen dit in de praktijk stellen. Velen vergeten dat, als ze thans een polis hebben die hen goed verzekert, als ze een premie betalen die niet te hoog is, als de franchise slechts 100 fr. per brutoton bedraagt voor Eigen Schaden en zij voor schaden aan derden voor honderd procent verzekerd zijn, dat zij dat te danken hebben aan een hard doorgedreven beleid, welke in de visserij zo nodig is om U tegen uw eigen kwaad te beschermen. Andere verzekeringsmaatschappijen nemen polshoogte aan de inhoud van de polis van Hulp in Nood, hebben een franchise welke minstens dubbel zo groot is dan deze van Hulp in Nood en velen verzekeren nog slechts de motoren aan afzonderlijke, hogere premies omdat maar al te gemakkelijk geen onderscheid gemaakt wordt tussen slijtage en materiaalfouten.

Sommigen nemen ten andere de verzekering voor een onderhoudspolis, tot dekking van eigen tekortkomingen en kennis van de materialen aan boord. Ze gebruiken alle middelen om slijtage te doen doorgaan. Anderen, zonder ons vooraf te raadplegen, voeren herstellingen uit bij firma's zonder dat een prijs er voor gevraagd wordt of dat wij de oorzaak van de aangerichte schade kennen of gemeld werden. Zelfs werd vastgesteld, dat vooral in de vreemde, werken die niets met een schadegeval te zien hebben, naar de verzekering worden gestuurd. Dit en nog zo veel andere zaken, welke wij bij het

behandelen van schadedossiers voorgeschoteld krijgen, verplichten ons hard te blijven toezien op de ingediende schadeclaims daar het ook een feit is, dat de goeden het zouden moeten bekopen voor diegenen die geen verschil kennen tussen goed en slecht verzekerd zijn of tussen slijtage en werkelijke schade, door de polis voorzien.

Als wij hier vandaag eens te meer op die aangelegenheid terug komen, dan is het om U aan te tonen, dat er van een winstmarge van 5.146.353 fr. geen sprake meer zou zijn moest er geen kordaat beleid zijn. Gij weet maar al te wel, dat herstellingen veel geld kosten. Velen onder U zijn nog niet voor de helft of een vierde van de werkelijke waarde verzekerd, maar willen op dezelfde basis behandeld worden als zij die zich voor hun volle waarde verzekeren. Sommigen onder U onderhouden hun vaartuig op uitstekende wijze, anderen laten maar begaan en zijn van oordeel, dat bij ongeval wel iemand zal betalen. Dit alles zijn evenveel staaltjes van ondervinding, welke wij in het 44-jarig bestaan van Uw coöperatieve hebben ondervonden en waarvoor wij soms op een harde wijze moeten optreden, omdat de rechtvaardigheid eist, dat in een coöperatieve de belangen van klein tot groot op dezelfde wijze dienen behartigd te worden.

Dat er zijn die menen daarvoor Hulp in Nood de rug te moeten toedraaien en sommigen vergeten dat zij het aan Hulp in Nood te danken hebben, dat ze zelf een schip hebben kunnen bouwen, is een feit, maar mag ons niet laten afwijken van de weg welke de stichters in de beginne hebben willen bewandelen tegen al wat corrupt en onrechtvaardig is. Het is in die geest dat wij de zaken in al die jaren hebben willen leiden en voort zullen blijven leiden, zolang het ons gegund weze, dit in het belang van een artisanaal bedrijf, waarvan gij de pionnen en de bewerkers zijt.

Wij willen daarom ook dit 43e jaarverslag niet sluiten, zonder nochtans onze erkentelijkheid en dank te betuigen aan de maritieme overheid van ons Ministerie van Verkeerswezen, die in de jongste jaren alles veil heeft gehad voor het welzijn van U allen. Een biezonder woord van dank gaat echter naar de Zeevaartinspectie, de Loods- en Reddingsdiensten, naar Oostenderadio, de waterschouten en hun personeel, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de leiders van de Bedrijfsraad, het Ministerie van Landbouw, waarvan de plaatselijke diensten U op een nuttige wijze behulpzaam zijn en raad geven, en tenslotte naar de leiders van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, die met enorm veel geduld en geest voor samenwerking, U ten dienste staan, zoals ook de diensten van het Hypotheekkantoor te Antwerpen U ten

alle tijde vlug ter zijde staan.

Wij zouden verder aan een belangrijke plicht te kort komen, moesten wij hier niet openlijk hartelijk dank zeggen aan onze rechtskundige raadgever meester Heymans, die in de soms zware juridische moeilijkheden welke wij te overtroeven hebben, ons op meesterlijke wijze bijstaat.

Bij dit alles voegen wij onze dank aan onze herverzekeraars bij Lloyds te Londen, die ons op de herverzekeringmarkt voortreffelijk steunen in de herverzekering van onze vloot voor totaal verlies en salvage. En tenslotte gaat onze dank naar onze knappe medewerkers: wij vernoemen onze agenten, de heren Verbanck en Deroose alsook het personeel van Hand in Hand Oostende en Zeebrugge, onze experts die zon- en weekdag steeds de delicate en onaangename opdrachten te vervullen hebben en ons personeel ten burele dat zich dagelijks inzet om de belangen van onze leden te dienen, en die het niet altijd gemakkelijk hebben tegen een onverzettelijke directie met wie zij misschien niet elke dag mooi weder kunnen beleven, maar met wie zij gezamenlijk werken om de coöperatieve belangen van een der moeilijkste delen van onze visserij hoog te houden, daar Hulp in Nood, hoe er ook al storm tegen gelopen werd, een stevige vesting blijft ter vrijwaring van de verzekeringsbelangen van al onze leden en van al de reders, die er onrechtstreeks de voordelen van ondervinden.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN COMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood”, Hendrik Baelskaai 27 te 8400 Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1983 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 44.888 fr.

Wij hebben het grootboek, vertegenwoordigd door de steekkaarten met de algemene balans der rekeningen vergeleken en hebben de volledige overeenstemming der cijfers en de juistheid van al de activa- en passivaposten vastgesteld.

Het inventaris - balansboek hebben wij met de activa- en passivaposten gecontroleerd en per steekproeven de activawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de Raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

Oostende, 20 april 1984.

De commissarissen:

A. MOBOUCK

R. DUTRIEUE

R. CATTOOR

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR DE BEHANDELING VAN HET KOELWATER
VAN UW MOTOR MET NALFLEET

S.C.A.P.

*Aanbevolen door ABC
en BOLNES*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET
70.38.79 L. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET

